

草加市自転車ネットワーク計画(素案)

草加市

目次

1. 計画策定に当たって	
1-1. 背景と目的	1
1-2. 計画の位置付け	1
1-3. 計画期間	2
1-4. 上位計画	2
1-5. 関連計画	4
2. 自転車を取り巻く現状	
2-1. 自転車の利用実態	5
2-2. 自転車関連事故発生状況	8
2-3. 自転車事故の高額賠償	10
2-4. 自転車損害保険	11
3. 自転車ネットワーク計画路線の選定	
3-1. 計画の方針	12
4. 整備形態の選定	
4-1. 整備の基本的な考え方	14
4-2. 完成形態と暫定形態	16
4-3. 整備形態の種類	17
4-4. 交差点部整備方針	20
4-5. 整備形態の選定	22
5. 整備優先度	
5-1. 優先度の考え方	26
5-2. 整備優先順位評価結果	31
6. 用語集	32

1.計画策定に当たって

1-1 背景と目的

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーとしての手段に利用されており、昨今の環境保全や健康志向の意識向上、燃料費の高騰等を背景とした自動車利用からの転換により、自転車の利用ニーズは高まっています。

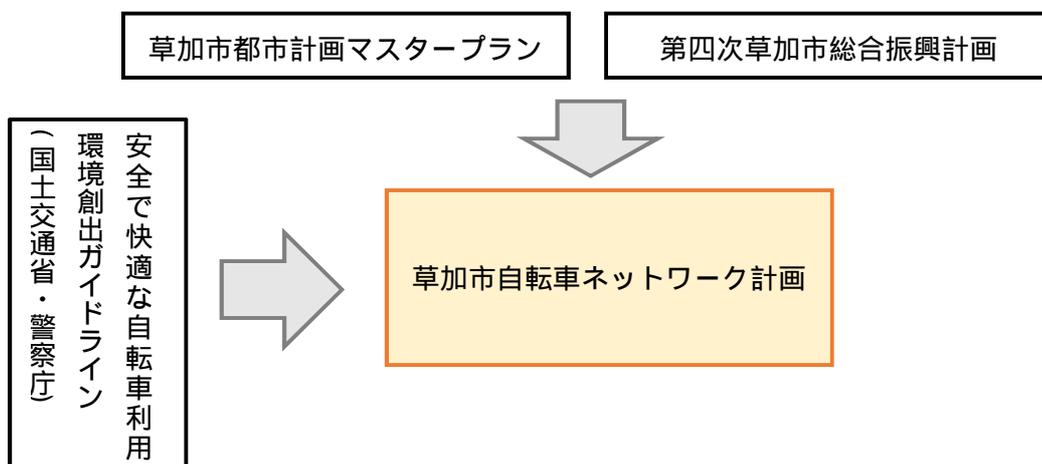
自転車を交通手段として利用する割合は全国的に高くなっており、埼玉県は人口当たりの自転車保有台数が全国1位となっています。草加市は、平坦な地形で、市の中心には鉄道が通過していることもあり、近距離移動の利用者も多く、自転車利用率は県内第3位となっています。一方で、市内における自転車関連事故の発生割合が高くなっていることが課題となっており、自転車で安全に通行できる空間が必要となっています。

全国的にも自転車の利用ニーズが高まっていることから、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である」とした「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が平成24年11月に国土交通省及び警察庁により策定され、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方針として平成28年7月に改定されました。

本市では、近距離の移動に便利で、健康づくりにもつながる自転車の利用を促進し、安全で快適に利用できる環境を整備することを目的として、「草加市自転車ネットワーク計画」を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、国土交通省道路局と警察庁交通局が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下「ガイドライン」といいます。)の考え方を基本として、草加市の自転車利用に係る現状や課題を踏まえた計画です。計画の策定に当たっては、上位計画である「第四次草加市総合振興計画」や「まちづくりの基本となる計画(草加市都市計画マスタープラン2017-2035)」との整合を図り、取組を進めます。



1-3 計画期間

計画期間は、平成 31 年から平成 47 年（2035 年）までとします。

1-4 上位計画

第四次草加市総合振興計画(平成 29 年 3 月改定)

都市像

○快適都市 地域の豊かさの創出

基本的要素

快適都市は次の 4 つの基本的要素から成り立っています。

○快適な環境...環境にやさしい水とみどりのまちをつくる

○安全と安心...人にやさしい安心して住み続けられるまちをつくる

○活気の創出...にぎわいのあるまちをつくる

○地域の共生...ともに力をあわせて自分たちのまちをつくる

将来都市構造

核や拠点の形成...都市核、地域核、文化核、工業核、にぎわい交流エリア、企業誘致推進エリアの形成

軸やネットワークの形成...都市軸、道路・交通のネットワークの形成、水とみどりのネットワークの形成

計画的な土地利用の誘導...都市型複合ゾーン、住宅複合ゾーン、一般住宅ゾーン、都市利用調整ゾーン

自転車に関する記述

(2) 安全と安心～人にやさしい安心して住み続けられるまちをつくる

2) 安全で円滑な交通

施策 6 安全で快適な道路の整備

交通需要の変化に伴い、公共交通政策など他施策とも連携を図りながら、混雑の解消に努めるとともに、歩行者や自転車などの交通の安全性、利便性の向上のため、各種道路の計画的な整備を推進します。

自転車に関する記述

第 1 章 全体方針 第 1 節 まちづくりの理念や都市計画の目標

(2)安全と安心～人にやさしい安心して住み続けられるまちづくり

安全で円滑な交通

近距離での移動に便利な自転車は、広く市民に利用されている交通手段である一方、歩行者や自転車との事故が多く発生していることから、歩行者交通や各交通手段と均衡の取れた自転車の利用しやすい環境づくりをめざします。

第 3 節 分野別方針 2 道路・交通体系方針

過度に自動車に依存しない社会の実現を目指して、徒歩や自転車での移動環境を向上させていく必要があります。このため、道路の整備だけでなく、歩行空間の整備、自転車通行空間の整備、そして、公共交通網の充実を図っていきます。

方針 2 歩行空間の整備

綾瀬川沿いの草加松原遊歩道の魅力向上を図るため、歩行者道路や自転車道路の維持・保全・活用を図ります。

方針 3 自転車通行環境の創出

課題における具体的な施策

自転車利用が集中する経路を中心に、安全に自転車で通行できる路線(ネットワーク)を、まず 1 路線確保することを目指します。この路線を構成する道路に自転車通行帯を整備することとあわせて、自転車通行帯が整備できない路線は、歩行者と自転車がともに安全に通行できるよう、状況に応じた安全対策を検討していきます。また、草加松原や旧町地区は観光資源に恵まれており、にぎわいづくりのためにも、自転車を利用して散策できるような環境整備を検討します。

- 自転車通行空間の確保(自転車通行空間整備検討区間)
- 自転車通行ルールの明示・啓発(シェア・ザ・ロード)
- 自転車散策路モデル検討エリア

1-5 関連計画

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン：国土交通省道路局・警察庁
交通局(平成24年11月、平成28年7月改定)

ガイドラインの位置付け

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めることを目的とし、国土交通省道路局と警察庁交通局が、同提言や国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、「 . 自転車通行空間の検討」「 . 自転車通行空間の設計」「 . 利用ルールの徹底」「 . 自転車利用の総合的な取組」について示したものです。

ガイドラインの内容

自転車通行空間の検討

- 計画の策定から自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定等の完成までの手順
- 自動車の速度、交通量等における車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方
- 自転車通行空間整備に当たり、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性といった整備形態の変更を検討する場合、整備が困難である場合の暫定形態、代替路の検討の考え方

自転車通行空間の設計

- 整備形態別(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在)における設計の考え方
- 自転車通行空間と直接的に接続する等の交差点部における設計の考え方

利用ルールの徹底

以下の三つの観点から利用ルールの徹底の取組内容を示している。

利用ルールの周知

ルール遵守に関するインセンティブの付与

交通違反に対する指導・取締り

自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・荷捌き車両、放置自転車対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取組について
- 自転車マップやレンタサイクル等の取組について

2. 自転車を取り巻く現状

2-1 自転車の利用実態

(1) 自転車普及率

全国における自転車保有台数は年々増加傾向にあります。平成28年の自転車普及率は57.0%と、約6割の人が自転車を保有しており、多くの人が交通手段として自転車を利用している状況です。

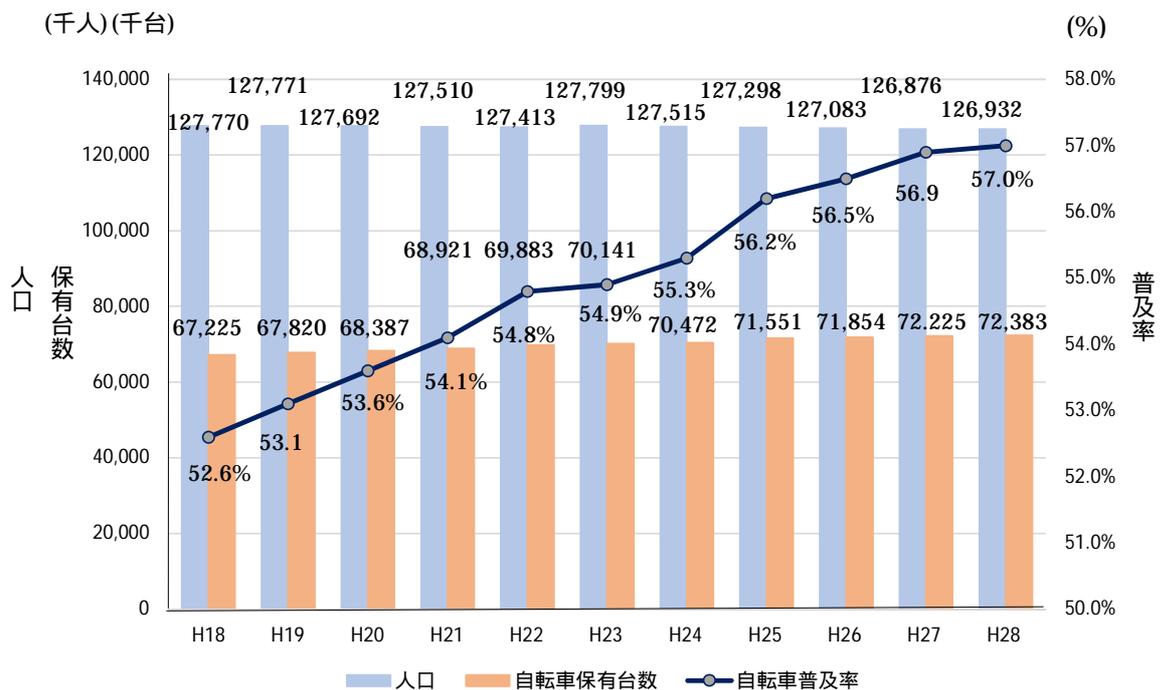


図 2-1 全国における自転車普及率の推移

【出典：『国土交通省：自転車の活用の推進に関する現状の取り組みについて』より作成 自転車保有台数は（一財）自転車産業振興協会による推計値、人口は総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査の値】

(2)都道府県別自転車保有台数ランキング

埼玉県は平地の割合が高いことから自転車を利用している人が多く、自転車保有台数が全国一位となっており、人口 100 人当たり 76.9 台保有している状況です。

表 2-1 都道府県別自転車保有台数ランキング

順位	都道府県	保有台数	
		総数	人口 100 人当たり
1	埼玉県	543.6 万台	76.9 台
2	大阪府	651.5 万台	75.1 台
3	東京都	899.9 万台	72.2 台
4	京都府	165.6 万台	64.7 台
5	千葉県	376.3 万台	61.8 台

【出典：自転車保有台数 (社)自転車協会資料、人口 総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(H20)の値より作成】

(3)埼玉県自転車保有台数

自転車保有台数の推移はほぼ横ばいとなっていますが、平成 20 年の埼玉県の自転車保有台数は、全国平均値より約 1.6 倍多く、高い割合となっています。

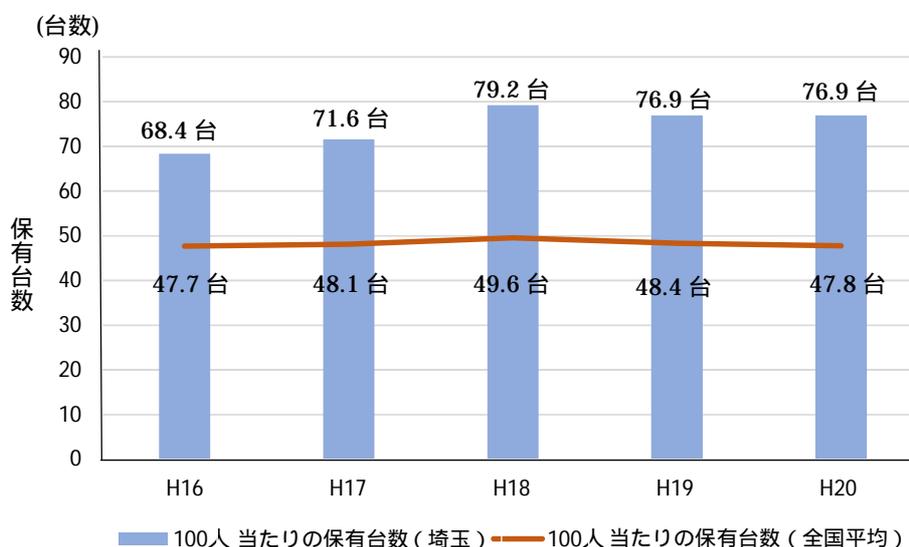


図 2-2 埼玉県 100 人当たりの自転車保有台数推移

【出典：自転車保有台数 (社)自転車協会資料(H16-H20)、人口 総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(H16-H20)の値より作成】

(4)通勤・通学の利用交通手段の割合

通勤・通学の利用交通手段は、全国では自動車の割合が高く、自転車利用の割合が低い結果となっています。一方、草加市の通勤・通学の利用交通手段の特徴は、全国、埼玉県に比べ自動車の割合が低く、自転車の割合が高くなっています。

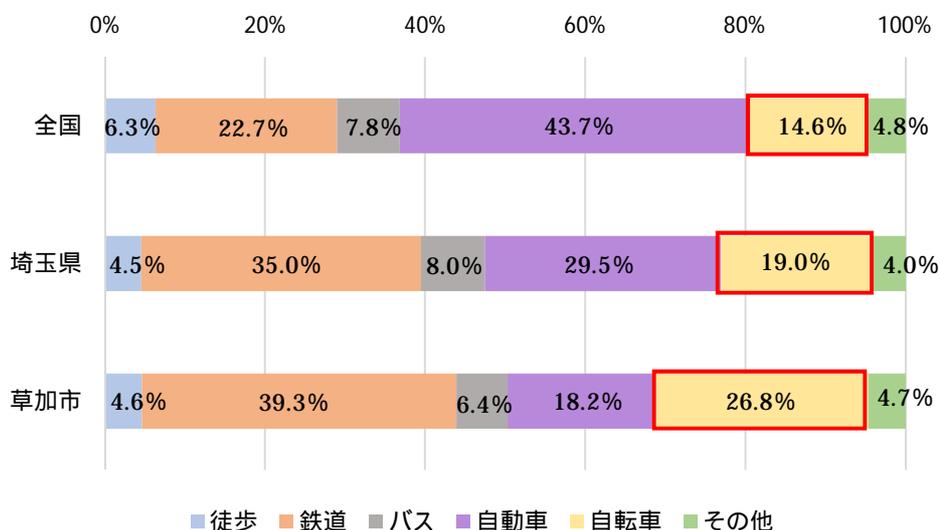


図 2-3 通勤通学の利用交通手段割合

【出典：H22 年国勢調査従業地・通学地集計 総務省統計局より作成】

また、埼玉県内の通勤・通学時の市町村別自転車利用率では、草加市が3番目に高くなっています。

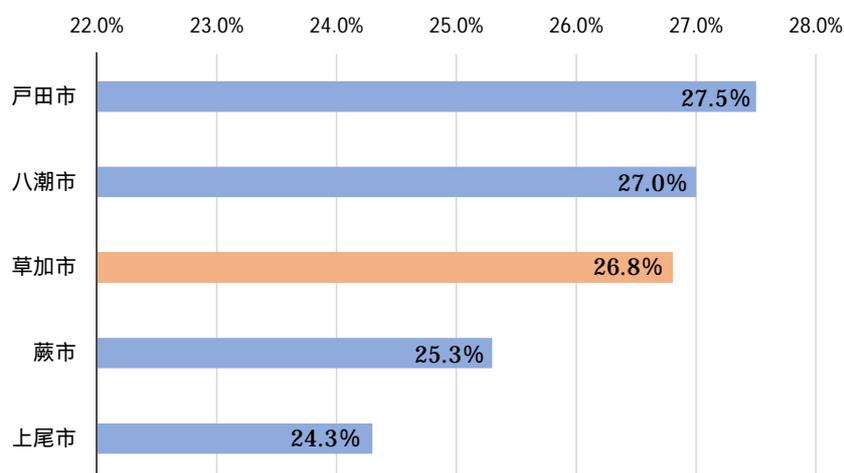


図 2-4 自転車利用率埼玉県内上位 5 市町村

【出典：H22 年国勢調査従業地・通学地 総務省統計局より作成】

2-2 自転車関連事故発生状況

(1)全国における年齢別自転車関連死亡事故率

全国における自転車関連事故件数は15歳以下の男性と65歳以上の男性、女性が多い傾向にあります。また、自転車関連事故の死亡率は15歳以下から40歳代までは横ばい傾向であるのに対し、50歳代から増加傾向となっています。65歳以上の自転車関連事故は事故件数も多く死亡率も高くなっています。

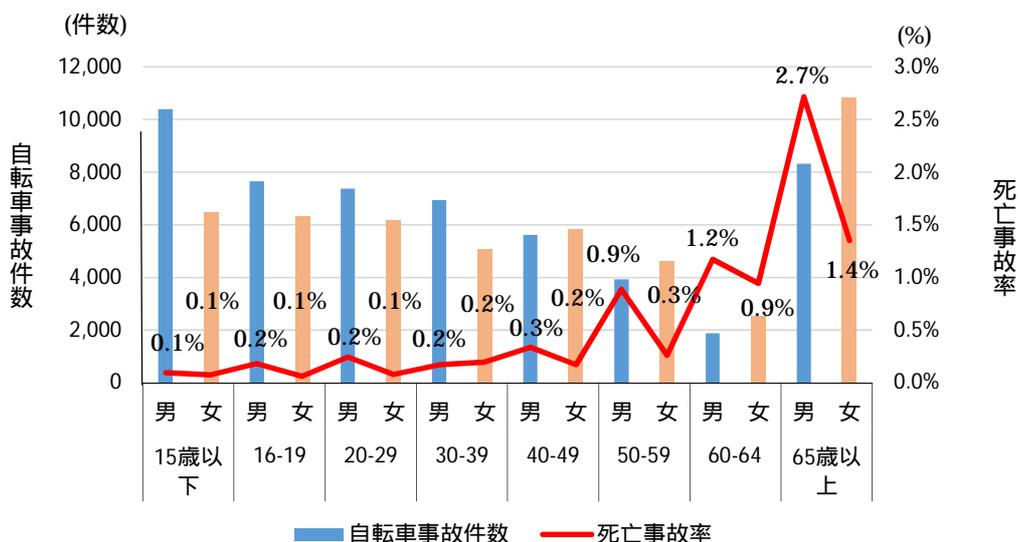


図 2-5 全国の自転車関連事故件数(年齢階層別)

【出典：交通事故分析センター(ITARDA)平成27年版交通事故統計年報より作成】

平成23年から平成27年までにおける全国の高齢者死亡事故率推移をみると、自転車関連事故件数は減っているのに対し、死亡事故率が増えています。

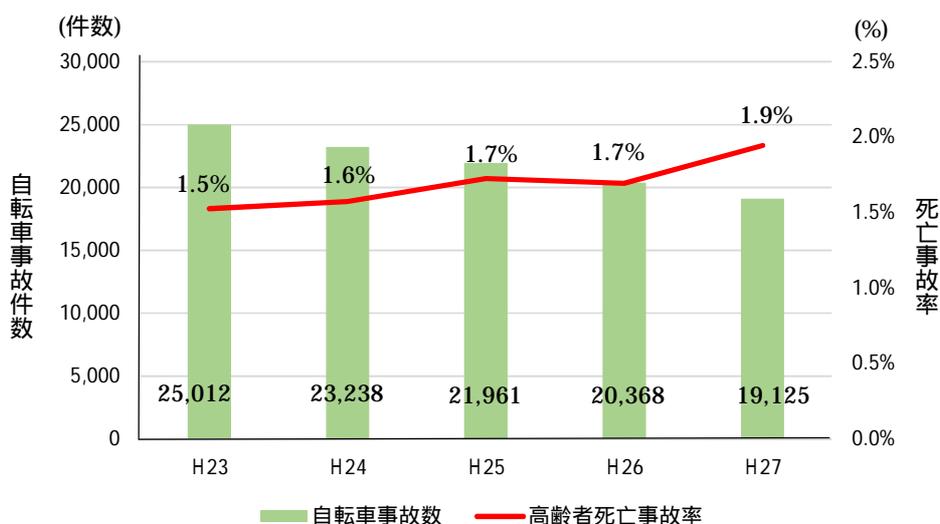


図 2-6 全国の高齢者死亡事故率推移

【出典：交通事故分析センター(ITARDA)平成23年から平成27年まで交通事故統計年報より作成】

(2)草加市における自転車関連事故件数

草加市における自転車関連事故における死傷者数は年々減少しているのに対し、全国の高齢者死亡率推移と同様、草加市の高齢者の死傷者数は増加傾向にあり、約 4 割と高齢者による自転車関連事故が多い状況です。また、子どもは平成 28 年までほぼ横ばい傾向にありましたが、平成 29 年に自転車事故死傷者数は減少しています。

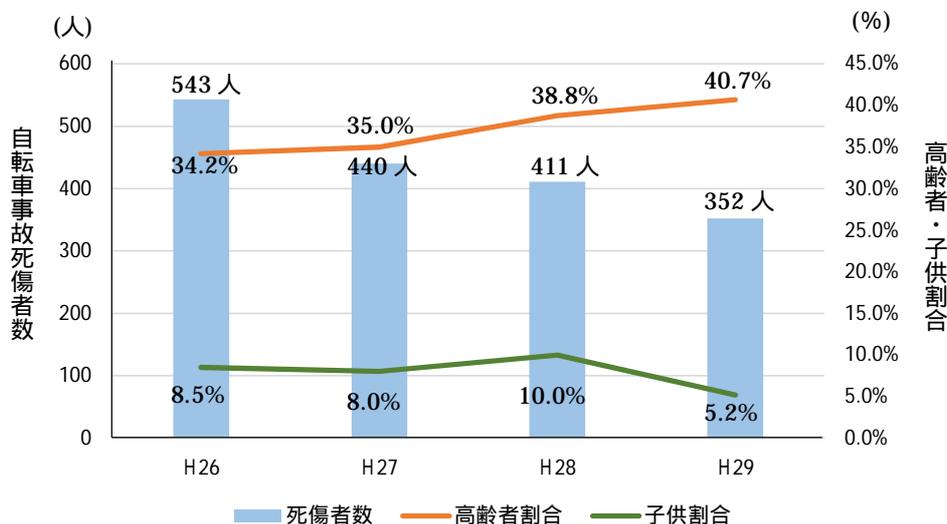


図 2-7 草加市内の自転車関連事故推移

【出典：埼玉県警察事件・事故マップより作成】

(3)埼玉県内自転車関連事故死傷者割合ワーストランキング

自転車関連事故に関して、埼玉県内で草加市は 5 番目に死傷者割合が高くなっています。

表 2-2 埼玉県内自転車関連事故死傷者割合ワーストランキング

順位	市町村	人口(万人)	死傷者数	死傷者割合(%)
1	上尾市	22.8	360	15.8
2	戸田市	13.7	214	15.6
3	八潮市	8.7	129	14.8
4	幸手市	5.2	75	14.4
5	草加市	24.7	349	14.1

【出典：人口 平成 29 年住民人口台帳、死傷者数埼玉県事件・事故マップ平成 29 年データより作成】

死傷者割合は人口 1 万人当たりの死傷者数

2-3 自転車事故の高額賠償

自転車事故の加害者となった場合、高額な損害賠償を求められる事例が増えています。自転車対歩行者の事故で自転車側の重大な過失により、相手を死亡させたり、又は重度の障害を負わせた場合は、高額な損害賠償を求められます。

自転車事故による全国の損害賠償事例

- 男子小学生が夜間に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となりました。監督責任として、少年の母親に損害賠償金を支払うよう命じた判決となりました。
(賠償金 約9,500万円)
- 男子高校生が昼間に車道を斜めに横断し、対向車線を直進する自転車の男性と衝突。男性は言語機能喪失等の障害が残りました。
(賠償金 約9,300万円)
- 高校生が夜間、携帯電話を操作しながら、無灯火の自転車で走行中、女性と衝突。女性には重大な障害が残りました。
(賠償金 約5,000万円)
- 高校生が赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性が運転するオートバイと衝突。男性は後日死亡しました。
(賠償金 約4,000万円)
- 中学性が夜間、無灯火の自転車で走行中、歩行者と衝突。歩行者には重大な障害が残りました。
(賠償金 約3,000万円)

【出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」「日本損害保険協会」より作成】

2-4 自転車損害保険

草加市自転車の安全な利用に関する条例(平成 29 年 9 月 1 日施行)

自転車損害賠償保険への加入（第 14 条）

市は、自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入を促進するため、自転車利用者及び自転車利用者の保護者に対し、情報の提供その他必要な措置を講ずるものとする。

- 2 自転車利用者又は自転車利用者の保護者は、自転車が関係する事故に伴う賠償に備えるため、自転車損害賠償保険等への加入に努めなければならない。

自転車は利便性が高く、交通手段として多く利用されていますが、その反面、事故を起こした場合には高額な損害賠償を求められる可能性があります。

そういった損害賠償に備えるため、次のような自転車損害賠償保険制度があります。

RinRinそうか
 万一の交通事故に備えて加入しましょう。
傷害総合保険 個人交通事故タイプ

みなさん！
 埼玉県では
 2018年4月1日より
 自転車損害保険等への
 加入が義務になりました。
 「入って安心！RinRinそうか」は
 埼玉県の義務要件を
 満たしています。

2017年度
 加入者数
 2018年度
 よりスタート

2018年度
 加入者数
 2018年度
 よりスタート

加入締切日 2018年3月26日(月)

加入締切日 2018年3月26日(月)

加入締切日 2018年3月26日(月)

加入締切日 2018年3月26日(月)

おすすめプラン

●この保険は契約者草加市、被保険者は草加市民とする団体契約です。
 ●団体割引(適用なし)
 ●交通事故傷害致死のみ
 賠償特約、個人賠償責任補償特約
 ●保障期間1年

保険金額 おすすめプラン	本人用プラン	家族用プラン
死亡保険金	120万円	105.2万円
後遺障害保険金 (損害の種類に応じて)	4.8万円～120万円	4,208万円～105.2万円
入院保険金日額 (1日につき1日100円)	2,000円	2,000円
手術保険金 (1手術につき1日100円)	2万円(入院中1万円(入院中以外))	2万円(入院中1万円(入院中以外))
個人賠償責任補償 (1年間で1億円)	1億円限度	—
年間保険料	2,000円	1,000円

**個人賠償責任補償の
被保険者の範囲**

「個人賠償責任補償特約」における被保険者
 (保険の対象となる方)の範囲は次の通りです。

- 本人
- 本人の配偶者
- 本人の親戚者
- 1から3の同居の親族
- 1から3の別居の未婚の子
- 1から3のいずれにも該当しない法定の
監護義務者。

※「1から3のいずれにも該当しない法定の監護義務者」は、その旨を記載した旨の届出を提出した上で、次項に準じてください。

～制度の特徴～

- 様々な交通事故による怪我が補償の対象となります。
- 損害賠償責任(自転車等で加害者になってしまった場合。 本人用プラン)は最高1億円が限度額となっています。

埼玉県では平成 30 年 4 月 1 日から自転車損害保険等への加入を義務化しました。

埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例(平成 30 年 4 月 1 日改正)

自転車損害賠償保険等への加入（第 11 条）

自転車利用者は、その自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

3.自転車ネットワーク計画路線の選定

3-1 計画の方針

「草加市都市計画マスタープラン2017-2035」に位置付けられている自転車通行空間整備方針により、自転車通行空間整備検討区間、自転車通行ルールの明示・啓発を図る路線(シェア・ザ・ロード)及び自転車散策路モデル検討エリアを自転車ネットワーク計画路線として選定します。

対象区間	方針内容	延長(km)
自転車通行空間整備検討区間	近距離の移動が便利で、健康づくりにも繋がる自転車利用を促進するため、幹線道路・補助幹線道路の歩道又は車道に自転車通行帯を設置するなど、自転車が通行しやすい空間の拡大やネットワークづくりを目指します。	約18km
自転車通行ルールの明示・啓発を図る路線(シェア・ザ・ロード)	自転車の安全な通行環境を整えるため、自転車のほか、歩行者や自動車の交通が集中する道路では、自転車の通行位置や注意喚起の明示などによる通行ルールの周知のほか、自転車通行の代替路の検討などを含めた安全対策を図ります。	約15km
自転車散策路モデル検討エリア	県の「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」にも位置付けられている草加松原遊歩道や旧町地区については、自転車を利用して楽しく散策できるモデルとなるように活用を検討します。	約3km

■自転車通行空間整備方針図

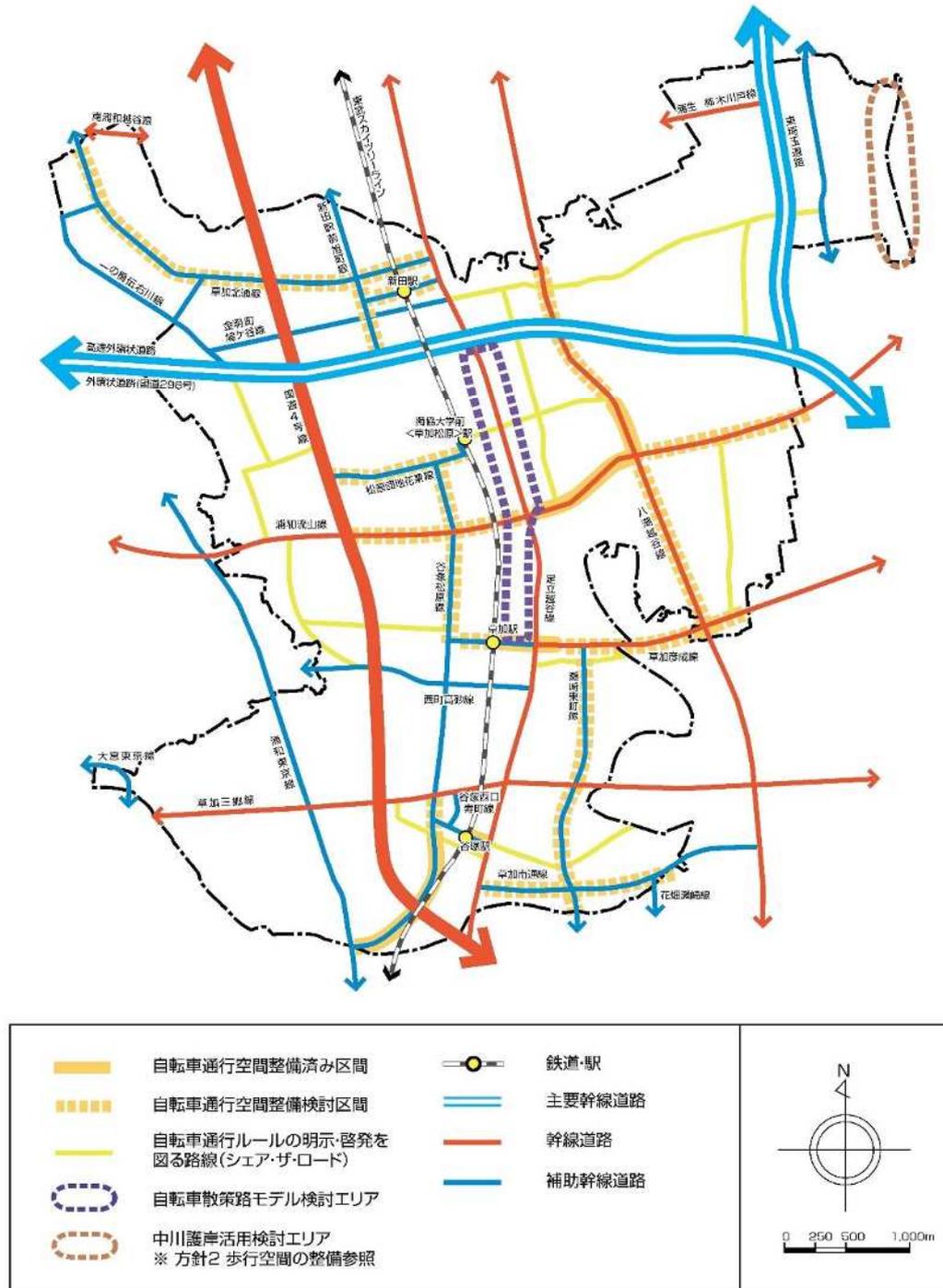


図 3-1 自転車通行空間整備方針図

【出典：「草加市都市計画マスタープラン 2017-2035」より】

4.整備形態の選定

4-1 整備の基本的な考え方

安全で快適な自転車ネットワーク形成のため、整備の基本的な考え方として、自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、整備形態の選定を行うこととします。

「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度と自動車交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討します。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 4-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

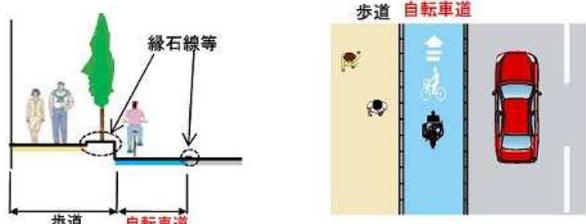
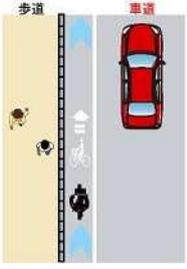
【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

A：自転車と自動車を構造的に分離する場合
自転車道を整備するものとします。

B：自転車と自動車を視覚的に分離する場合
自転車専用通行帯を設置するものとします。

C：自転車と自動車とが車道で混在する場合
必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置するものとします。

表 4-1 基本の整備形態

整備形態	概要
自転車道	<p>自転車道とは、歩行者と自動車から物理的に分離された、自転車専用の道路のこと。</p> 
自転車専用通行帯	<p>自転車専用通行帯とは、車道に設けられる自転車専用の通行帯のこと。</p> 
車道混在	<p>車道混在とは、歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する形態のこと。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="507 1077 1045 1429"> <p>歩道がある場合</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>  <p>[車線内の対策]</p>  <p>[車線内の対策]</p>  </div> <div data-bbox="1061 1077 1300 1429"> <p>歩道がない場合</p> <p>[車線内の対策]</p>  </div> </div> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p>

【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

4-2 完成形態と暫定形態

ガイドラインに基づき完成形態と暫定形態の位置付けを次のとおりとします。

完成形態・・・自転車の速度と交通量に基づく整備形態。

暫定形態・・・完成形態での整備が当面困難であり、かつ、現に車道通行している、又は今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合に採用する暫定的な整備形態。なお、暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行うこととする。

整備形態(完成形態)は、自転車利用空間に選定された路線の自動車速度、自動車交通量、道路構造に応じて選定します。

本計画において、道路空間再配分等を行っても、本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態(完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在)により、車道上への自転車通行空間整備を行うものとします。

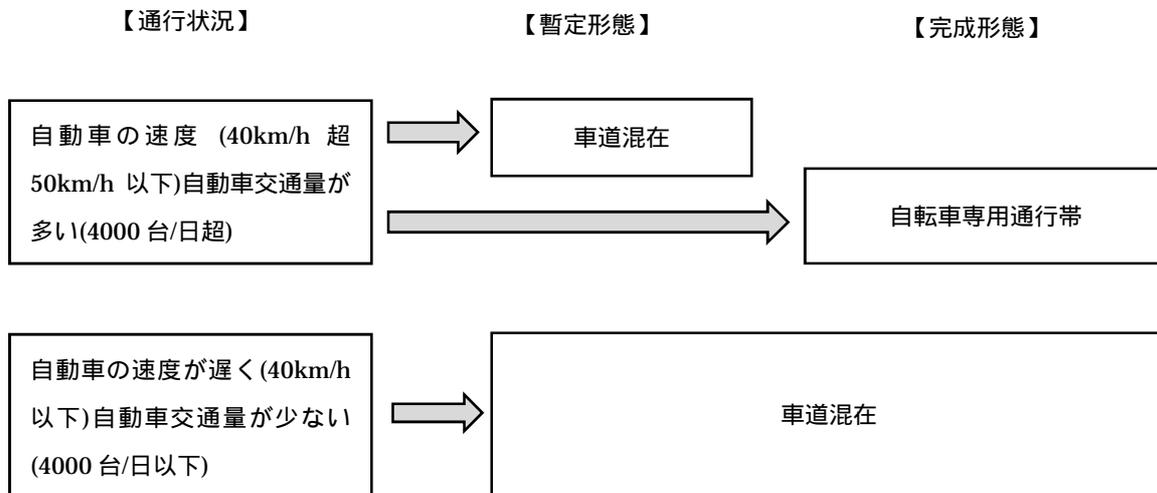


図 4-2 整備形態の選定の考え方

4-3 整備形態の種類

自転車ネットワーク計画路線について、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度、交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとします。

(1) 自転車道

概要
<p>自転車道とは、歩行者と自動車から物理的に分離された自転車専用の道路のこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 縁石や柵などの工作物によって、歩道及び車道と物理的に分離します。・ 左側一方通行を基本とします。この場合、道路の両側に自転車道を整備します。・ 幅員は2.0m以上(やむを得ない場合は1.5m以上)とします。 <p>条件</p> <p>自動車の規制速度が50km/hを超える路線</p> <p>整備イメージ</p>  <p>図 4-3 自転車道の整備イメージ</p> <p>【整備イメージ】</p>

【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

(2) 自転車専用通行帯

概要

自転車専用通行帯とは車道に設けられる自転車専用の通行帯のこと。

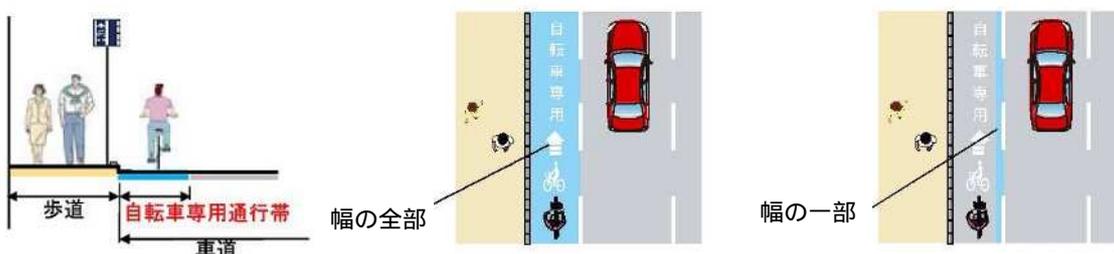
- ・車道内に自転車専用の車線を設け、自転車と自動車を視覚的に分離します。
- ・交通規制によって指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯です。
- ・自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。
- ・幅員は1.5m以上(やむを得ない場合は、1.0m以上とします。)

条件

自動車の速度 (40km/h 超 50km/h 以下)、自動車交通量が多い(4000 台/日超)路線

暫定形態：車道混在 完成形態：自転車専用通行帯

整備イメージ

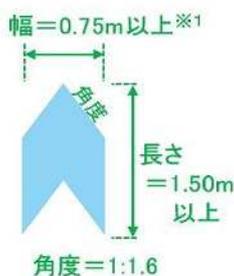


【整備イメージ】



図 4-4 自転車専用通行帯の整備イメージ

<標準形>



【矢羽根型路面表示】

【自転車専用通行帯交差点部及び車道混在の設置について】

- 矢羽根型路面表示は幅0.75m以上、長さ1.50m以上、設置間隔(単路部)10.0mを目安とします。
- 交差点部等の自動車と自転車の錯綜が多い区間等における設置間隔は単路部よりも密にすることを旨とします。

【生活道路の設置について】

- 生活道路における対策については、法定外路面表示「矢羽根型路面表示」「左側通行」「自転車ピクトグラム」の組み合わせを目安とします。
- 矢羽根型路面表示は幅0.40m、長さ0.64m、設置間隔50.0mを目安とします。

【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

(3)車道混在

概要

車道混在とは、歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車縦列で混在しながら通行する形態のこと。

- ・車道内に自転車通行位置を明示し、自動車利用者に自転車の車道通行を認識させます。
- ・自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。

条件

自動車の速度が遅く(40km/h 以下)、自動車交通量が少ない(4000 台/日以下)路線

整備イメージ

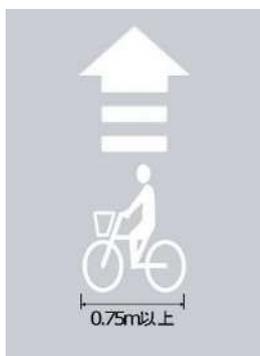


【車道混在における整備イメージ】



【生活道路における整備イメージ】

図 4-5 車道混在の整備イメージ



【自転車ピクトグラム】

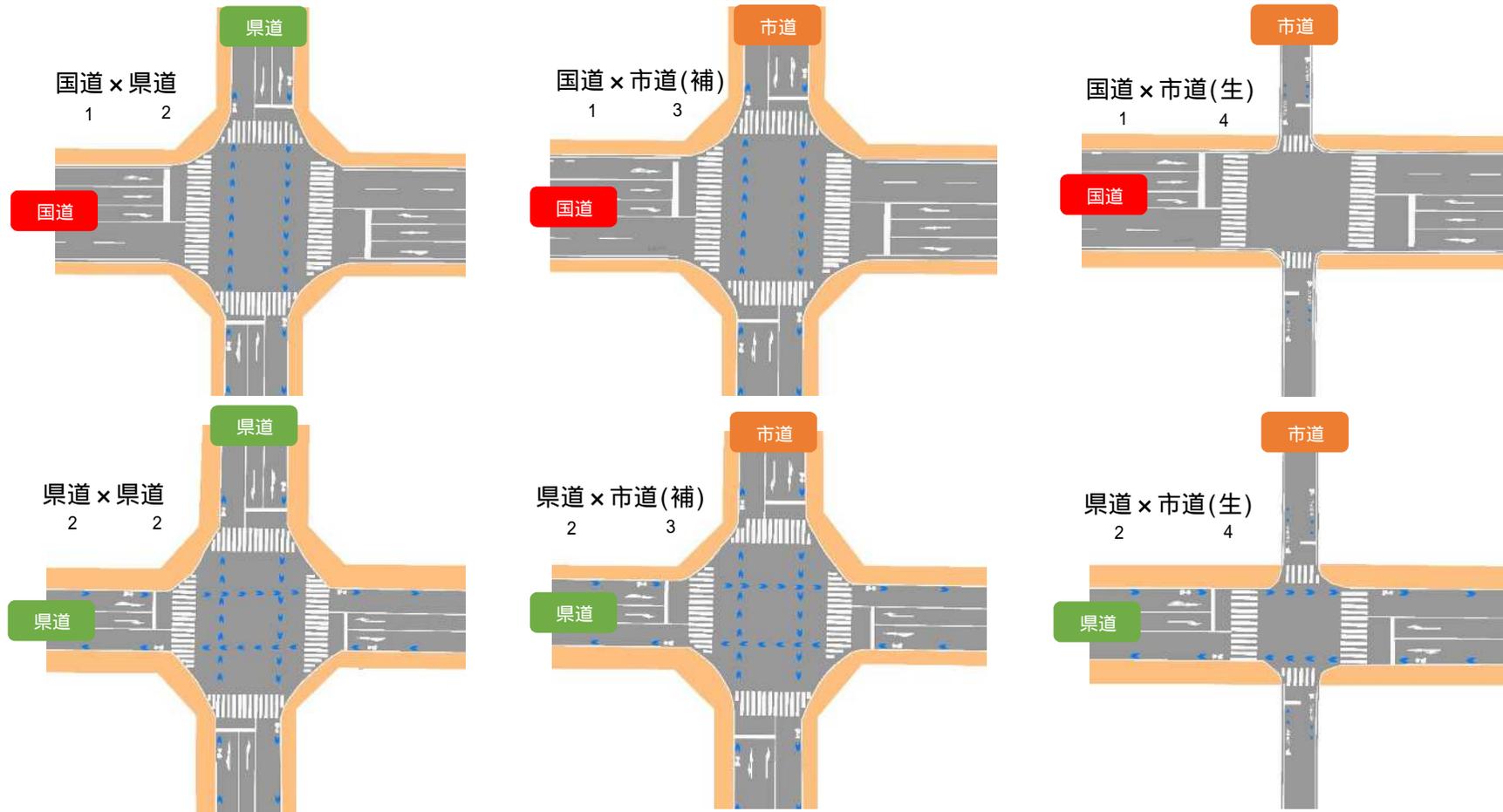
【自転車専用通行帯、車道混在の設置について】

- 交差点部の前後や自動車と自転車の錯綜が多い区間等に設置することを目安とします。
- 車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根路面表示よりも広い間隔で設置することを目安とします。
- 進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とします。
- 色彩は白系色を標準とします。
- 自転車専用通行帯及び車道混在の自転車ピクトグラムの設置は、幅 0.75m 以上を目安とします。

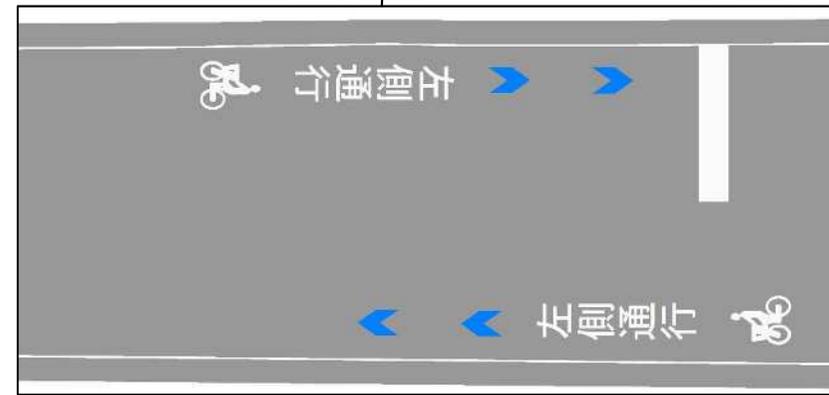
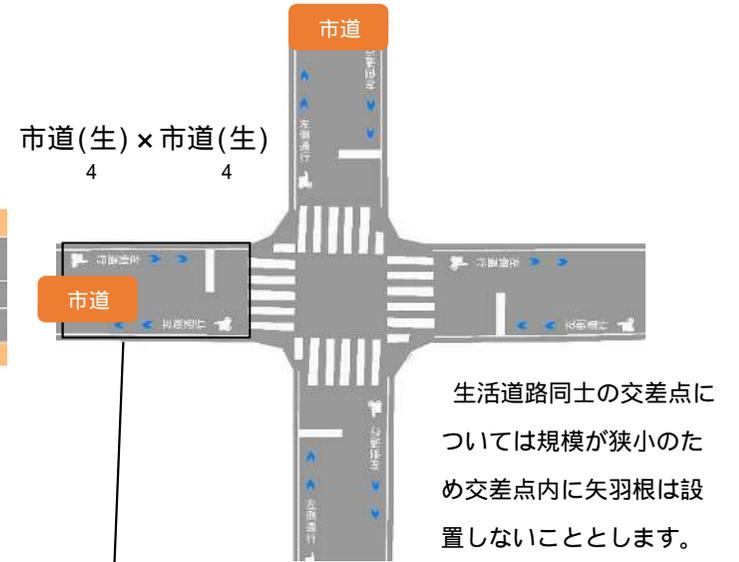
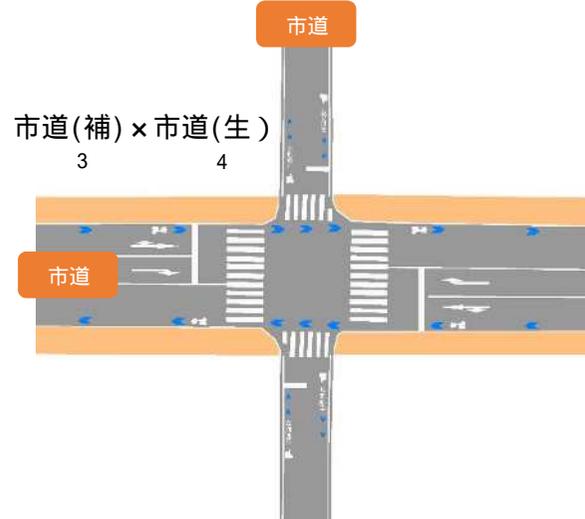
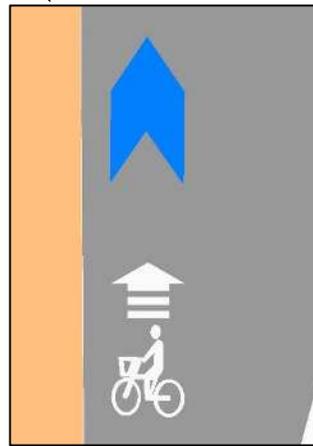
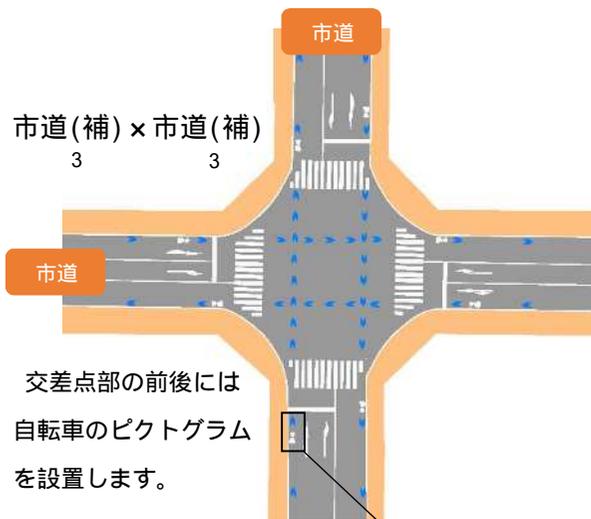
【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

4-4 交差点部整備方針

交差点内では、自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるために自転車の通行位置及び通行方法を明確化する路面表示を設置します。



- 1 国道は本計画において非対象路線です。
- 2 県道は車道混在で整備している区間があります。
- 3 市道(補)...草加市都市計画マスタープランに位置付けられている補助幹線道路
- 4 市道(生)...草加市内における生活道路



- 1 国道は本計画において非対象路線です。
- 2 県道は車道混在で整備している区間があります。
- 3 市道(補)...草加市都市計画マスタープランに位置付けられている補助幹線道路

- 4 市道(生)...草加市内における生活道路

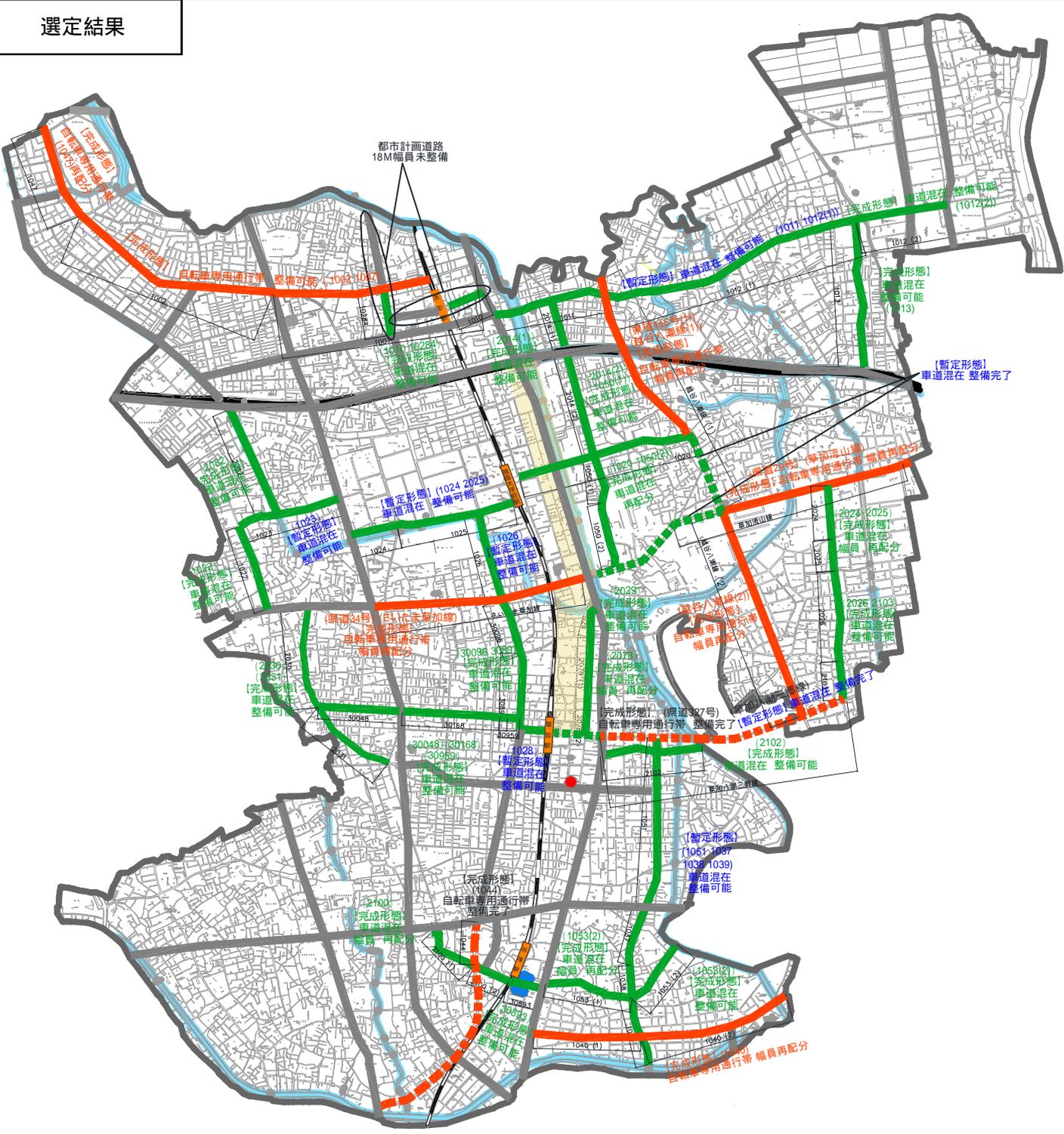
4-5 整備形態の選定

草加市自転車通行空間整備路線を対象に交通状況(自動車交通量等)や道路状況(車道幅員、車線数等)を踏まえて完成形態、暫定形態を整理し、各区間の目標とする整備形態の選定を行いました。選定結果を次ページに示します。

【目標とする整備形態】			
	自転車専用通行帯整備区間		車道混在整備区間
	自転車専用通行帯整備済み区間		車道混在整備済み区間
	都市計画道路	(暫定形態として整備した区間あり)	

整備予定区間では、今後の協議により暫定形態として車道混在となることがあります。

選定結果



草加市自転車ネットワーク計画対象路線の道路幅員構成、車線数、目標とする整備形態を次に示します。

表 4-2 草加市自転車ネットワーク計画対象路線整備形態一覧

番号	道路管理者	路線番号	延長(km)	車線数	幅員(m)	目標とする整備形態
1	県	115号	3.3	2車線	16.0	自転車専用通行帯 (内0.6km整備済)
2	県	34号	1.4	2車線	18.0	自転車専用通行帯
3	県	327号	1.5	2車線	16.3	自転車専用通行帯 (1.5km整備済)
4	県	29号	2.4	2車線	16.0	自転車専用通行帯 (内1.0km整備済)
5	市	1047号	0.7	2車線	16.1	自転車専用通行帯
6	市	1002号	1.5	2車線	16.1	自転車専用通行帯
7	市	1007号	1.3	2車線	16.3	自転車専用通行帯
8	市	1010号	0.2	1車線	5.5	車道混在
9	市	10284号	0.3	1車線	4.5	車道混在
10	市	1011号	0.8	2車線	7.9	車道混在(暫定形態)
11	市	1012号-1	1.8	2車線	11.5	車道混在(暫定形態)
12	市	1012号-2	0.6	2車線	14.4	車道混在
13	市	1013号	1.0	2車線	7.1	車道混在
14	市	2014号-1	0.3	2車線	9.6	車道混在
15	市	2014号-2	0.7	2車線	14.2	車道混在
16	市	1050号-1	0.3	1車線	8.3	車道混在
17	市	1050号-2	0.4	2車線	13.2	車道混在
18	市	1020号	1.2	2車線	12.1	車道混在
19	市	1024号.1025号	1.1	2車線	14.3	車道混在(暫定形態)
20	市	1023号	0.7	2車線	7.4	車道混在(暫定形態)
21	市	2082号	0.8	2車線	6.5	車道混在
22	市	1022号	0.6	2車線	7.2	車道混在
23	市	1026号	0.6	2車線	11.2	車道混在(暫定形態)
24	市	30096号.30897号	1.0	2車線	8.8	車道混在
25	市	2030号	0.6	1車線	6.2	車道混在
26	市	2031号	0.8	1車線	9.4	車道混在
27	市	30048号	0.6	1車線	5.4	車道混在
28	市	30168号.30959号	0.5	1車線	5.8	車道混在
29	市	1028号	0.1	2車線	18.1	車道混在(暫定形態)
30	市	2029号	0.2	2車線	7.7	車道混在
31	市	2078号-1	0.5	1車線	9.1	車道混在

番号	道路管理者	路線番号	延長(km)	車線数	幅員(m)	目標とする整備形態
32	市	2078号-2	0.2	1車線	9.6	車道混在
33	市	2024号.2025号	0.6	2車線	8.3	車道混在
34	市	2026号	0.6	2車線	14.8	車道混在
35	市	2103号	0.3	2車線	15.6	車道混在
36	市	2102号	0.7	2車線	7.3	車道混在
37	市	1051号	1.2	2車線	15.0	車道混在(暫定形態)
38	市	1037号.1038号.1039号	1.1	2車線	15.0	車道混在(暫定形態)
39	市	2100号-1	0.3	1車線	7.0	車道混在
40	市	2100号-2	0.4	1車線	7.0	車道混在
41	市	1044号	1.6	2車線	15.0	自転車専用通行帯 (1.6km 整備済)
42	市	30893号	0.2	1車線	7.5	車道混在
43	市	1053号-1	0.6	2車線	7.5	車道混在
44	市	1053号-2	0.5	2車線	7.5	車道混在
45	市	1040号-1	0.7	2車線	16.2	自転車専用通行帯
46	市	1040号-2	1.0	2車線	16.2	自転車専用通行帯

- ・自転車専用通行帯の整備については今後の協議により、暫定形態として車道混在の整備となること
があります。

5.整備優先度

5-1 優先度の考え方

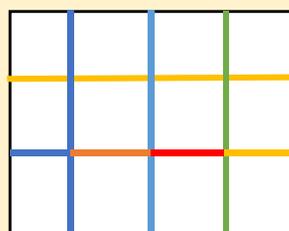
自転車ネットワーク計画路線として選定した路線の整備優先度を評価します。次の7項目について重み付けをし、自転車ネットワーク計画路線の中から整備優先順位の高い区間を抽出します。

- ・自転車ネットワーク計画路線の中で、事故が多い路線等の評価項目によって評価を行い、対象路線の中で整備優先度の高い区間を抽出します。
- ・自転車利用の関連性の強い から までについては配点を2点、他 から まででは配点を1点とします。
- ・評価項目は次のとおりとします。

表 5-1 整備優先度の評価項目

番号	評価項目	配点
	公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多い路線	2点
	自転車と歩行者の錯綜がある路線	2点
	自転車関連事故が多い路線	2点
	小中学校通学路の対象路線	2点
	地域の課題やニーズに応じて自転車利用を促進する路線	1点
	観光利用の観点から自転車利用を促進する路線	1点
	歩道が狭い(幅 2.0m 未満)又は対面二車線道路の歩道がない路線	1点

○評価項目 から までを点数化し、点数が高い路線を優先度の高い路線と位置付けます。

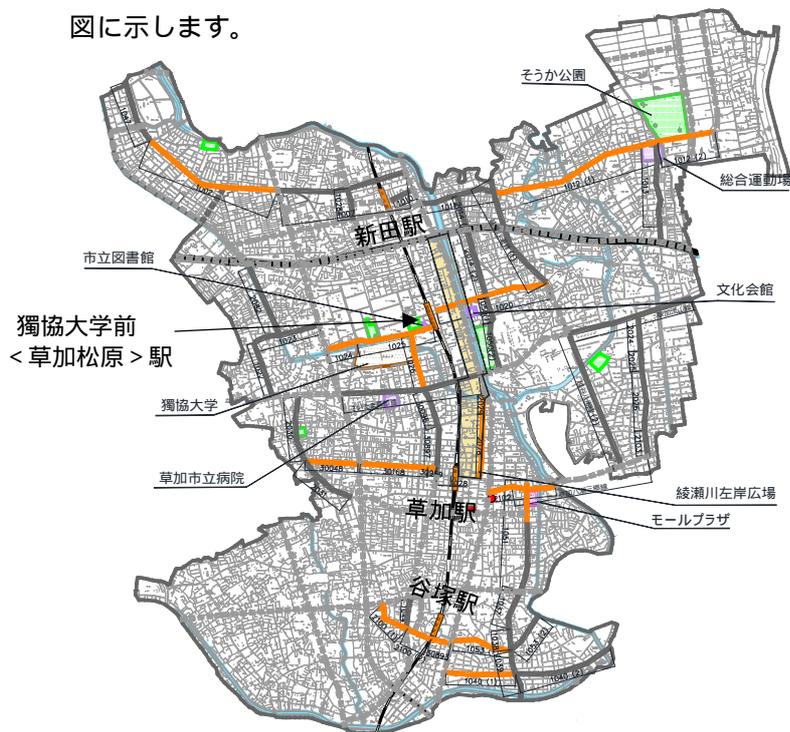


【整備イメージ】

	9-8点
	7-6点
	5-4点
	3-2点
	1点
	0点

公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多い路線

地域の核となる施設(駅)と居住地域等を結ぶ自転車交通量が多い路線をオレンジの線で次の図に示します。



- 地域の核となる施設...草加市都市計画マスタープランに位置付けられている都市核(草加駅周辺)、地域核(谷塚駅周辺、獨協大学前駅、新田駅周辺)とします。
- 草加市のほとんどの地域が人口集中地区であることから、草加市内の駅に向かう路線かつ自転車交通量の多い路線を対象とします。

自転車と歩行者の錯綜がある路線

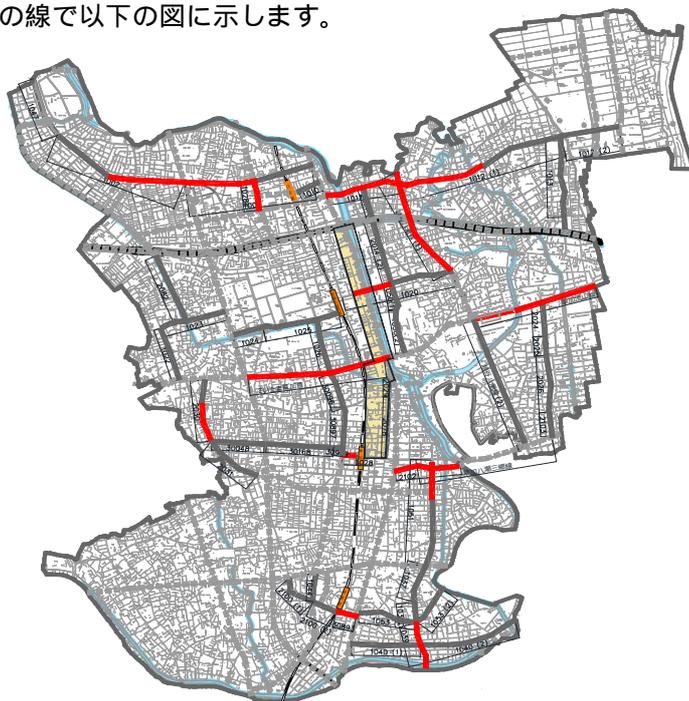
主要施設の徒歩1km圏域内における自転車交通量の多い路線を自転車と歩行者の錯綜がある路線とし、水色の線で次の図に示します。

- 「国土交通省：都市交通における自転車利用のあり方に関する研究」より、主要施設の徒歩圏域を1kmと設定します。
- 主要公共施設は「草加市公共施設管理計画」(H28.3)と同一の考え方とし、主要公共施設を【文化会館、図書館、保健センター、市立病院】とします。
- 文教施設は高校、大学とします。
- 商業施設は大型複合商業施設を対象とします。



自転車関連事故が多い路線

平成 27 年から平成 29 年における自転車関連事故を対象に自転車関連交通事故が多い路線を赤色の線で以下の図に示します。



○埼玉県事件・事故マップより、平成 27 年 1 月 1 日から平成 29 年 12 月 31 日までの自転車関連交通事故件数をもとに作成しました。

小中学校通学路の対象路線

草加市内の小学校、中学校の指定通学路をピンクの線で次の図に示します。

○小学校(計 21 校)

草加小、高砂小、新田小、谷塚小、栄小、川柳小、瀬崎小、西町小、新里小、花栗南小、八幡小、新栄小、清門小、稲荷小、氷川小、八幡北小、長栄小、青柳小、小山小、両新田小、松原小

○中学校(計 11 校)

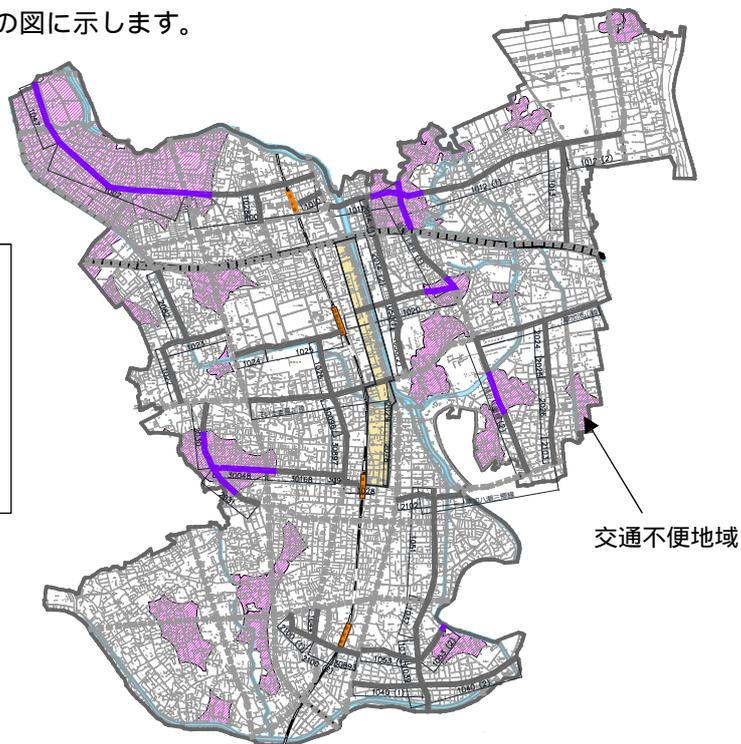
草加中、栄中、谷塚中、川柳中、新栄中、瀬崎中、花栗中、両新田中、新田中、青柳中、松江中の指定通学路情報を対象路線に当てはめたものです。



地域の課題やニーズに応じて自転車利用を促進する路線

草加市都市計画マスタープランの公共交通網充実方針図に位置付けられている交通不便地域と重なる路線を紫色の線で次の図に示します。

○草加市都市計画マスタープランの「持続可能な公共交通網の構築」で交通不便地域と位置付けられている路線とします。

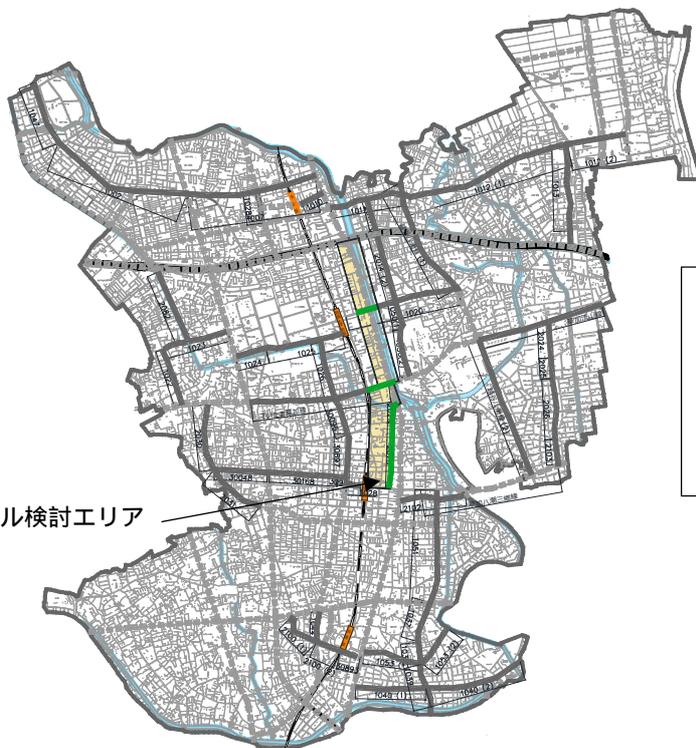


観光利用の観点から自転車利用を促進する路線

草加市都市計画マスタープランの自転車通行空間方針図に位置付けられている自転車モデル検討エリアに重なる路線を緑色の線で次の図に示します。

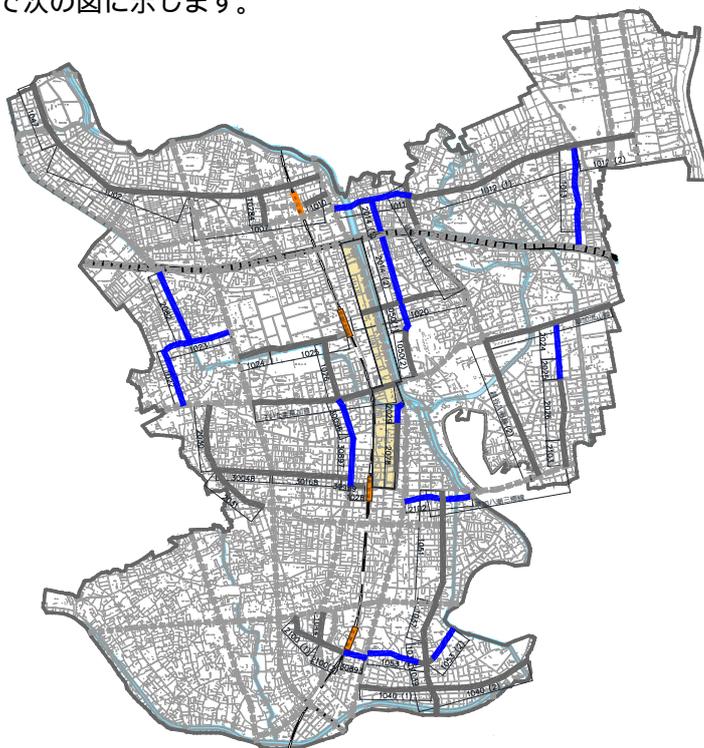
○草加市都市計画マスタープランで自転車散策路モデル検討エリアに位置付けられている対象路線とします。

自転車散策路モデル検討エリア



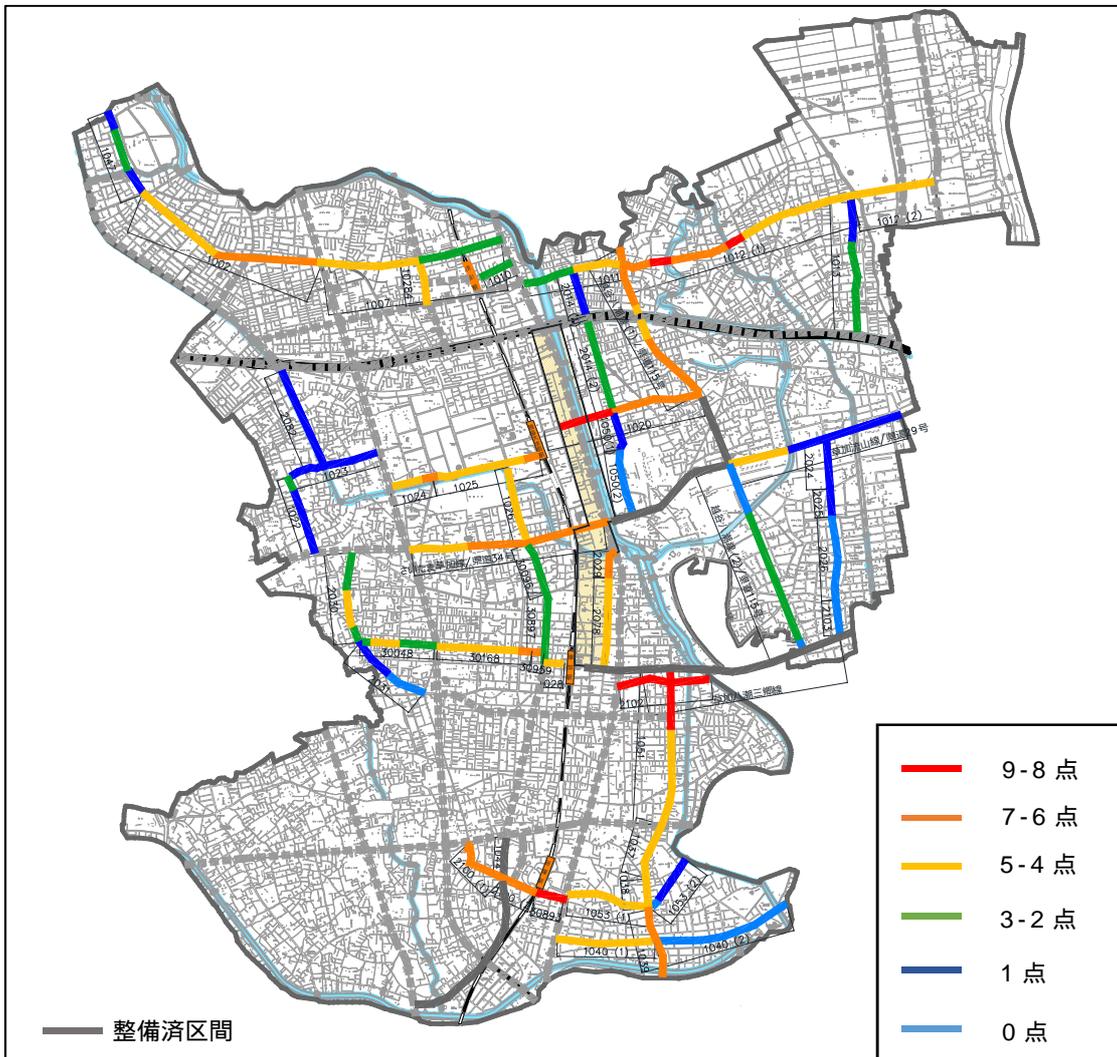
歩道が狭い(幅 2.0m 未満)又は対面二車線道路の歩道がない路線

自転車通行空間整備区間における歩道が狭小の路線または、対面二車線道路の歩道がない路線を青色の線で次の図に示します。



5-2 整備優先順位評価結果

自転車通行空間整備区間において優先順位の評価を行いました。評価結果を次の図のとおりとします。



点数	路線番号								
9	市道 30893	6	市道 2100(2)	4	市道 10284	3	市道 30096	1	市道 1023
9	市道 2102	6	市道 1039	4	市道 1037	3	市道 30897	1	市道 2024
9-6	市道 1020	6	市道 30959	4	市道 1038	3	市道 2014(2)	1	市道 2025
8-4	市道 1051	6-4	市道 30168	4	市道 1012(2)	3-1	市道 1047	1	市道 1050(1)
8-4	市道 1012(1)	6-4	市道 1024	4	市道 1026	3-1	市道 1013	1-0	市道 2031
7	市道 2029	6-4	市道 1025	4	市道 1028	3-0	県道 115(2)	1-0	市道 1053(2)
7-5	市道 1002	5	市道 2078	4	市道 1040(1)	2	市道 1010	0	市道 1050(2)
7-4	県道 34	5	市道 1053(1)	4-3	市道 1007	2-1	市道 1022	0	市道 2026
7-4	県道 115(1)	5-3	市道 30048	4-3	市道 1011	1	市道 2014(1)	0	市道 2103
6	市道 2100(1)	5-2	市道 2030	4-2	県道 29	1	市道 2082	0	市道 1040(2)

6.用語集

普通自転車

自転車は軽車両であり、車両の一種である。ただし、自転車を押して歩いている者は歩行者とみなされる。「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 190 センチメートル
 - ロ 幅 60 センチメートル

国勢調査

総務省統計局が5年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的属性、住宅環境等を調査する統計のこと。

自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。

自転車ネットワーク路線

自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線。

路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示のこと。

縁石

道路の端又は車道と歩道との境界に一列に置く石

路側帯

歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

路肩

道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分を用いる。

ピクトグラム

表現対象を文字以外のシンプルな図記号によって表したものをいう。

自転車道

専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。

自転車専用通行帯

車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯を用いる。

交通不便地域

交通空白地域(鉄道・バスの利用圏域以外)、バスの運行本数一日 12 本(片道)未満の地域又は市立病院に 2 回以上乗換えが必要な地域もしくはバスで直接市内の駅に行けない地域に該当する地域。

利用圏域とは、鉄道駅から 1 km、見沼代親水公園駅から 700m、バス停から 300m以内の地域のこと。